Genie und Erfindergeist

Der deutsche „Ikarus" in Amerika: Gustav Weisskopf

I. Teil

Aus der Feder von Horst W. Petzold (Copyright) bringen wir den interessanten und aufschlußreichen Lebensbericht eines technisch genial begabten Bayern: Gustav Weisskopf, der in der Zeit vor und nach der Jahrhundertwende bahnbrechende Pionierleistungen für die Konstruktion von Flugzeugen und Flugzeugmotoren erbrachte. Von Jugend auf war sein Streben der Entwicklung des Flugwesens zugewandt.
Die Redaktion

Durch Gouverneur John M. Dampsey von Connecticut wurde Gustav Weisskopf am 15. August 1964 zum Gründer des Flugwesens im US Staate Connecticut erklärt. Gustav Weisskopf wurde am 1. Januar 1874 zu Leuterhausen, Landkreis Ansbach / Bayern, Badgasse 53 jetzt 12, geboren. Sein Vater, Carl Ernst Weisskopf, der in Ansbach geboren wurde, war Bauaufseher beim Eisenbahnbau. Mutter Maria Sibylla war eine geborene Wittmann und stammte aus Colmberg, Landkreis Ansbach. Geheiratet haben die Eltern von Gustav Weisskopf im Jahre 1873 in Weißenkirchberg, Landkreis Rothenburg o.d.T. Bereits am 12. 10. 1886 starb in Höchst a.M. seine Mutter Sibylla Weisskopf. Am 26. 2. 1887 starb in Fürth i. B. Vater Carl Ernst Weisskopf. So wurde Gustav Weisskopf schon im Alter von 13 Jahren Vollwaise. Bereits als Schuljunge in Höchst a. M. zeigte er reges Interesse am Fliegen, durch basteln von Papierflugzeugen und Fallschirmen. Nach dem Tode seiner Eltern kam er zu seinen Großeltern nach Ansbach und erlernte das Schlosserhandwerk. Mehrere Jahre verbrachte er zur See mit wenig Gelegenheit, seinen Ehrgeiz für das Fliegen zu fördern.

Aus Südamerika wurde berichtet, daß er schon dort versuchte, ein Segelflugzeug zu bauen. Als er nach Deutschland zurückkehrte, verbrachte er eine gewisse Zeit mit Otto Lilienthal. Hiervon berichtete er des öfteren in Gesprächen mit Nachbarn und Bekannten, als er später wieder in den Vereinigten Staaten lebte. Seine Arbeiten zeigten einen gewissen Einfluß der Konstruktion von Otto Lilienthal, aber sie zeigten auch den Einfluß der Konstruktion von Graf D Èsterno vom Jahre 1864. (In einem Leihbuch aus einer Bibliothek in Buffalo, N. Y. ist auf Seite 97 der Plan der D Èsterno Konstruktion abgebildet. Auf den Seiten dieses Buches befinden sich Fingerabdrücke von Weisskopfs ölverschmierten Händen).

Im Jahre 1895 baute und flog Weisskopf ein Segelflugzeug der Lilienthal - Type. Ferner unternahm er einen Flugversuch mit einem muskelgetriebenen Gleitflugzeug mit beweglichen Tragflächen, das er mit Geldzuwendungen der Bostoner Luftschiffahrtsgesellschaft konstruierte. Dieser Versuch mißglückte. Nachdem er nach New York City verzog, arbeitete Weisskopf an seiner Segelflugkonstruktion weiter, in der Hoffnung, einen ihm von einem anderen Erfinder versprochenen Motor einzubauen. Der Erfinder versäumte es aber, den Motor zu liefern.

Weisskopf ging dann nach Buffalo. Dort heirate er am 24. November 1897 Louisa Tuba. In Buffalo setzte er die Arbeit an seinen Flugzeugkonstruktionen fort. Als das Paar später nach Pittsburgh, Pennsylvania verzog, baute Weisskopf ein dampfangetriebenes Flugzeug, das laut Berichten von ihm und seinem Assistenten Louis Davarich geflogen wurde, der Flug endete jedoch mit einem Sturz auf ein Gebäude.

Im Jahre 1900 zog Weisskopf nach Bridgeport, Connecticut, nachdem er von der Polizei von Pittsburgh ausgewiesen wurde. Danach baute er in New - England die erste Fabrik, die nur Flugzeuge herstellte. Dort baute er viele Segelflugzeuge und entwickelte sich zum ersten Mann in Connecticut, für Versuche mit angetriebenen Flugzeugen. Er konstruierte weiter Flugzeuge und entwarf und baute eine große Anzahl Flugzeugmotore.

Er war der Erste, der einen Flugzeugmotor mit Petroleum als Treibstoff herausbrachte und er war der Erste in Connecticut, der einen Benzin - Flugzeugmotor baute. Er erzielte große Erfolge mit beiden Motoren. Der Mann, der Weisskopf's Motore und Leitungen wartete, war Anton Pruckner, der, wenn auch in Ungarn geboren, der Sohn eines Deutschen war. (Anton Pruckner lebte noch zur Zeit, als diese Biographie geschrieben wurde). Von 1900 bis 1901 arbeitete Weisskopf an der Konstruktion eines kraftangetriebenen Flugzeuges, bekannt als Modell Nr. 20, mit dem angeblich viele kurze Flüge am Seaside Park in Bridgeport, Connecticut, durchgeführt wurden. Es war dem späteren Modell Nr. 21 sehr ähnlich mit der Ausnahme, daß es nur einen Propeller hatte.

Dann wurde Modell Nr. 21 mit den zwei Propellern und einem stärkeren Motor gebaut, mit dem Weisskopf eine Entfernung von mehr als einer halben Meile in der Höhe von ungefähr 50 Fuß in der Luft zurückgelegt haben soll. Der Flug wurde von Anton Pruckner und anderen bestätigt. Am 18. August 1901 erschien hierüber ein ganzseitiger Zeitungsbericht in der Bridgeport Sonntagsausgabe der Herald Newspaper. Der Bericht wurde von einem Reporter verfaßt, der auch bei dem Flug anwesend war.

Über 20 anerkannte Zeugen haben diesen und andere Flüge bezeugt und bestätigt, die Weisskopf während seiner früheren Versuchsperiode ausführte. Von diesen Flügen berichtet auch der New York Herald vom August 1901, den aufgespürt und damit die Leistungen Whiteheade der Vergessenheit entrissen haben, das Verdienst von Harvey Philipp ist. Auch Boston Transcript vom 19. August 1901 bestätigt diese Flüge. (Eine Fotographie von diesen Flügen zur Unterstützung des Anspruches auf Anerkennung für diesen oder andere Flüge war nie vorhanden. Das war der einzige Grund für seine bisherige Nichtanerkennung.

Am 17. Januar 1902 berichtete Weisskopf wieder von zwei längeren Flügen über Long Island Sound, der erste hatte eine Länge von 2 Meilen, der zweite von 7 Meilen. Auch diese Flüge wurden in einem Eindecker, der als Modell Nr. 22 bekannt war, ausgeführt.

Fortsetzung folgt

Genie und Erfindergeist

Der deutsche „Ikarus" in Amerika: Gustav Weisskopf

Von HORST W. PETZOLD

II. Teil

Der Motor wurde mit Petroleum angetrieben und war ebenfalls von Weisskopf entworfen und gebaut worden (nur wenige Pioniere dieser Zeit konnten sich rühmen, Flugzeuge sowie Motore konstruiert zu haben. Die meisten ließen ihre Morore von anderen entwerfen und bauen. Gerade daraus geht Weisskopf's bemerkenswerter Geist hervor). Dies war der erste Kompressor - Zündungsmotor, der je konstruiert wurde.

Um seine Konstruktion finanzieren zu können, entwarf und baute Weisskopf Flugzeugmotore für andere und wurde der erste Erbauer und Verkäufer von Flugzeugmotoren des Landes. Unter seinen Kunden war Charles R. Wittemann. (Charles Wittemann lebte noch, als diese Biographie geschrieben wurde. Wittemann bezeichnete Gustav Weisskopf als Genie großer Erfindungsgabe und Fähigkeit).

Für seine konstruierten Motore verwendete Weisskopf Schießpulver, Dampf, Kalzium, Chlor, Petroleum und Benzin. Gustav Weisskopf war der Erste, der 1,2,3,4,6 und 8-Zylinder Flugzeugmotore baute. Als Erster experimentierte er mit Horizontal - Zylindern und entwickelte einen leichten wassergekühlten Motor. Er entwickelte Luftfahrzeuge aus Modellen, Drachen, Gleitflugzeugen und schuf zuletzt muskelangetriebene Flugzeuge. Er entwarf Pläne für Eindecker, Doppeldecker, Dreidecker und versuchsweise eine Kombination der beiden.

Gustav Weisskopf war der Erste, der mit verstellbaren Wurfpropellern experimentierte und in den USA herausbrachte, der Erste in Amerika, der nachts und mit mehr als einer Person in einem Flugzeug flog, der Erste, der in Pennsylvania Versuche mit kraftangetriebenen Flugzeugen unternahm, der Erste, der öffentlich ein Flugzeug vorführte, das mehr als einen Passagier trug, der Erste, der ein Gleitflugzeug mit zurückgeklappten Tragflächen, die ausgebreitet werden mußten und das Gleitflugzeug klar zum Fluge war. Gustav Weisskopf hatte eine Liste von über 30 Erfindungen, die seinem Namen und seinem schöpferischen Geist zugeschrieben wurden. Eine sehr wichtige war, daß er als Erster eine Beton - Startbahn in den Vereinigten Staaten baute. Er war der Erste in Amerika, der eine Rampe baute, die vom Wasser führend, das Flugzeug — nach einer Landung auf dem Wasser — ausrollen ließ. Weil die Flugzeuge für den Krieg verwendet wurden, hatte Weisskopf dann kein Verlangen mehr, weiter Flugzeuge zu konstruieren. Er wandte sich deshalb der Religion und anderen Aufgaben zu. Vorher aber entwarf er noch einen Hubschrauber mit 60 Propellerblättern, dann erlosch sein Interesse an diesem Aufgabengebiet.

Weil die Flugzeuge für den Krieg verwendet wurden, hatte Weisskopf dann kein Verlangen mehr, weiter Flugzeuge zu konstruieren. Er wandte sich deshalb der Religion und anderen Aufgaben zu.

Weisskopf erfand dann eine Anzahl anderer Gegenstände, wie Sicherheitsbremsvorrichtungen für Eisenbahnen und die erste Beton - Straßenbaumaschine in den USA. Er fuhr fort mit mechanischen Vorrichtungen zu arbeiten und starb wie er lebte.

Am 10. Oktober 1927 starb Weisskopf an einem Herzanfall, der durch Überanstrengung verursacht wurde, als er einen Motor aus einem Auto entfernen wollte. Dies ereignete sich am Nachmittag und am Abend starb er, aber nicht bevor er den Himmel mit Flugzeugen bedeckt sah, die, wie er fühlte, eines Tages diesen erobern würden. Er durfte auch noch erleben, als Lindbergh den Ozean überflog. So wurde die Voraussehung dieses begabten Mannes, den viele Leute seiner Zeit für exzentrisch und verrückt hielten, Wirklichkeit.

Auf seinem Grab war die ganzen Jahre vom 12. Oktober 1927 bis 14. August 1964 nur eine Tafel angebracht, er war nur bekannt als eine Nummer . . . Nr. 42, Reihe 23 im Lakeview Friedhof. Durch die Nachforschungen, die vom 9315th Air Force Reserve Geschwader angestellt wurden, wurde Gustav Weisskopf's wahre Geschichte und Lebenswerk enthüllt und anerkannt.

Am 15. August 1964 wurde ein Grabstein mit entsprechender Inschrift mit vereinten Kräften der Connecticut geschichtlichen Gesellschaft für Luftschiffahrt an seinem Grabe aufgestellt. Gustav Weisskopf ruht nun nicht mehr in der Verborgenheit. ☐

Von Miss Stella Randolph und Major William J. O'Dwyer, USAF, unter Ergänzung der Angaben über die Abstammung durch die Stadtverwaltung Leutershausen.

Horst W. Petzold
3935 S.W. Elmgrove
Seattle, Wash. 98136